model kartonowy ♦ 1 : 100

MODELIK

Rok VII (XIV) Nr 8/03 ISSN 1428-3840

Nakład 1200 egz.

HMCS "AGASSIZ"

KANADYJSKA KORWETA Z II WOJNY ŚWIATOWEJ (FLOWER Class)



Kanadyjska korweta klasy "FLOWER" (II wojna światowa)

HMCS "AGASSIZ"

Niewątpliwie każdy miłośnik literatury wojenno-morskiej zetknął się kiedyś z książką „Okrutne Morze" autorstwa Nicholasa Monsarrata, która weszła już dziś do kanonu książek traktujących o zmaganiach na Atlantyku w okresie II wojny światowej. Bohaterką tejże książki, poza ludźmi naturalnie, była niewielka jednostka eskortowa, korweta HMS „Compass Rose" należąca do długiej serii okrętów nazywanych wspólnie typem „Flower".

Ten niewielki okręcik (nieco ponad 60 m długości) z załogą złożoną z czterdziestu kilku osób dzielnie pokonywał wzburzone wody Atlantyku eskortując alianckie konwoje i strzegąc statki przed największym dla nich niebezpieczeństwem niemieckimi U-bootami. Okręciki te, choć niewielkie i choć służba na nich bez wątpienia należała do najcięższych, były w stanie zadawać poważne straty okrętom podwodnym Kriegsmarine i skutecznie chronić zgrupowanie statków przed atakami „wilczych stad"

Geneza „narodzin" korwet typu „Flower" sięga roku 1938. Kryzys monachijski i coraz bardziej realna groźba wybuchu kolejnej wojny światowej uzmysłowiły brytyjskiej Admiralicji konieczność jak najszybszego przygotowania swojej floty wojennej nie tylko do ewentualnych starć z wielkimi okrętami nawodnymi Kriegsmarine, ale do walki z U-bootami na bezmiarach Atlantyku. Podobnie jak w latach I wojny światowej, kiedy niemieckie okręty podwodne zagroziły konwojom i tym samym dostawom do Wysp Brytyjskich, znów pojawiła się groźba blokady transportu morskiego. Przewidując w przyszłej wojnie zastosowanie sprawdzonego systemu konwojów, Admiralicja potrzebowała dużej liczby tanich, lecz dobrze uzbrojonych w broń przeciwpodwodną okrętów zdolnych do ochrony konwojów głównie przybrzeżnych. Do eskorty konwojów atlantyckich miały wystarczyć niszczyciele

W styczniu 1939 roku firma Smith Docks Co Ltd. uzgodniła z Admiralicją założenia projektowe dla takich okrętów. Projekt miał powstać na bazie myśliwskiego statku wielorybniczego „Southern Pride" z 1936 roku (będącego z kolei rozwojową wersją norweskiego statku wielorybniczego H.J.Bulla z 1935 roku). Po nieznacznych modernizacjach w październiku tego samego roku zatwierdzono projekt do budowy. W celu zminimalizowania kosztów i czasu budowy okrętów zastosowano wiele typowych dla floty handlowej rozwiązań technicznych. Ponieważ załogi korwet miały składać się z rezerwistów floty, pływających dotąd na statkach handlowych, zdecydowano się na zastosowanie zamiast turbin tradycyjne maszyny parowe oraz tańsze kotły cylindryczne zamiast wodnorurkowych. Okręt miał wypierać ok. 700 ton, miał osiągać prędkość max. 16 węzłów i posiadać zasięg 4 000 Mm. Czas budowy jednego okrętu miał wynosić 7 miesięcy a koszt szacowano na 90 000 funtów szterlingów.

Zamówiono 290 korwet, z czego ostatecznie zbudowano około 270 jednostek w Wielkiej Brytanii i Kanadzie. Po wybuchu wojny okazało się, że do eskorty konwojów na Atlantyku Royal Navy posiada zdecydowanie za mało niszczycieli i niewielkie korwety typu „Flower" przeznaczone generalnie do pływania na wodach przybrzeżnych są jedynymi okrętami, jakie można było skierować do służby konwojowej na wodach Atlantyku. Srogi ocean jednak okazał się mało łaskawy dla malutkich okrętów i ich załóg. Po wybudowaniu około 50 jednostek w Wielkiej Brytanii i 60 w stoczniach Kanady zdecydowano się zmodernizować plany korwety wydłużając dzioby i zabudowując aż do śródokręcia dziobówkę. Wydłużenie i podniesienie dziobu sprawiło, że okręty mniej zanurzały się w fale i nie nabierały tak wiele wody na pokład. Mimo to jednak wciąż były to okręty za małe na Atlantyk

Ich uzbrojeniem głównym miała być broń przeciwko okrętom podwodnym. Poza zrzutniami i miotaczami bomb głębinowych od 1941 roku instalowano na „Flowerach" nowy wynalazek „jeża" (hedge-hog), który okazał się bardzo skuteczną bronią w walce z U-bootami. Korwety uzbrojono także w broń artyleryjską do ewentualnej walki z wynurzonymi U-bootami. W czasie działań wojennych sukcesywnie wzmacniano artylerię okrętową o dodatkowe działka plot. instalowane głównie na skrzydłach modernizowanych pomostów.

Poza służbą w Royal Navy korwety typu „Flower" używane były także przez floty innych państw. 111 jednostek (przekazanych przez Wielką Brytanię oraz zbudowanych w Kanadzie) pełniło służbę konwojową pod banderą Kanady. Francja otrzymała 9 okrętów, Norwegia 6, Holandia i Jugosławia po jednej. Po włączeniu się USA do wojny i rozszerzeniu działania U-bootów na wody przybrzeżne USA, US Navy także dotkliwie odczuwała brak okrętów eskortowych. W ramach *Lend-Lease* Royal Navy przekazała USA osiem korwet typu „Flower", które szczęśliwie przetrwały wojnę i w 1945 roku zostały Wielkiej Brytanii zwrócone.

Pod koniec wojny, kiedy siły eskortowe Royal Navy składały się z dużej liczby fregat i niszczycieli eskortowych typu „Hunt", małe korwety nie były już potrzebne. Po 1945 roku 112 jednostek zakupiły przedsiębiorstwa handlowe, 75 jednostek sprzedano na złom, 6 okrętów służyło jako jednostki meteorologiczne, zaś pozostałe przekazano innym marynarkom. W kilka lat po wojnie korwety zniknęły niemal całkowicie z mórz i oceanów. Kiedy w 1951 roku ekranizowano książkę „Okrutne Morze" nie można było znaleźć ani jednej jednostki mogącej „zagrać" filmową „Comapss Rose". Na szczęście znalazła się jedna grecka „Kriezis" (ex-„Coreopsis"), która po przystosowaniu do wymogów filmowców ostatecznie przemieniła się w „Compass Rose". Ciekawostką jest fakt, że książkowa „Compass Rose" nie miała swojego odpowiednika w rzeczywistości okręt, na którym służył Nicholas Monsarrat w czasie wojny nazywał się HMS „Campanula"

Dane technicze korwety typu „Flower" pierwotnej wersji (1939-40)

Wyporność	940 ton (standard),
Długość	57,9 m (p.p.), 62,5 m (całk.)
Szerokość	10,06 m
Zanurzenie	2,36 dziób 4,52 (rufa)
Uzbrojenie	1 działo 102 mm; 2 podwójne ckm Lewisa kal. 7,7 mm (później zastępowane działkami Oerlikon 20 mm oraz instalowano dodatkowo 1 działko plot kal. 40 mm), 2 zrzutnie bomb głębinowych później cztery miotacze b.g., od 1941 roku dodatkowo „jeż"
Moc maszyn	2 750 KM (indykowana)
Prędkość	12 w.
Załoga	47 ludzi

Historia operacyjna HMCS „Agassiz"

Budowę kanadyjskiej korwety typu „Flower" nazwanej HMCS „Agassiz" rozpoczęto w stoczni Burrard Dry Dock Company w Vancouver 23 kwietnia 1940 roku. Uroczystość wodowania odbyła się w dniu 15 sierpnia tego samego roku a ukończony okręt przekazano do służby 23 stycznia 1941 roku powierzając dowództwo nad okrętem porucznikowi z rezerwy kanadyjskiej marynarki wojennej B.D.L. Johnsonowi.

W marcu 1941 roku „Agassiz" wraz z siostrzanymi korwetami „Westaskiwin" i „Alberni" wyruszyła do Halifax (Nowa Szkocja) pokonując po drodze Kanał Panamski. Po włączeniu w maju 1941 roku w skład Nowofunlandzkich Sił Eskortowych, „Agassiz" rozpoczęła swoją służbę konwojową na Atlantyku

We wrześniu 1941 roku „Agassiz" wraz z trzema bliźniaczymi korwetami i niszczycielem (wszystkie jednostki eskorty kanadyjskie) osłaniała składający się z 66 statków konwój SC-44. 18 września U-47 zaatakował konwój zatapiając brytyjski frachtowiec i jedną z korwet HMCS „Levis". „Agassiz" oraz „Mayflower" podjęły akcję ratowniczą i uratowały 40 rozbitków z zatopionej korwety. W wyniku ataku kilku innych U-bootów konwój w sumie stracił siedem statków

W czerwcu 1942 roku „Agassiz" eskortowała konwój ONS 102 (jako część Grupy Eskortowej A-3). W czasie tego rejsu okręt uczestniczył w ataku na wykryte U-94 i U-570 przyczyniając do ich uszkodzeń. W lipcu 1942 okręt brał udział w eskorcie konwoju ON-115 (jako część Kanadyjskiej Grupy Eskortowej C 3). Konwój atakowany był intensywnie przez U-booty. Siostrzana korweta „Westaskiwin" zatopiła U-588 a HMCS „Sackville" (zachowana do dziś w Kanadzie jako okręt-muzeum!) poważnie uszkodziła U-552, zmuszając go do wycofania się z bitwy i przerwania patrolu. „Agassis" w czasie walki o konwój otworzyła ogień do innego U-boota, jednak zmuszona był przerwać atak udzielając pomocy rozbitkom z brytyjskiego statku „Lochkatrine" zatopionego przez U-553

W sierpniu 1942 roku korweta „Agassiz" eskortowała konwój TAW 12, który stracił osiem statków w wyniku zdeterminowanego ataku U-600 i U-598

W dniu 4 stycznia 1943 roku „Agassiz" skierowana została na gruntowny remont do Liverpool trwający do kwietnia 1943 roku. Po remoncie, pod nowym dowództwem komandora-porucznika E.M. Moora okręt wszedł w skład nowo formowanej Grupy Eskortowej C 1. Od grudnia 1943 do marca 1944 roku korweta ponownie przechodziła remont i modernizację w Staten Island (Nowy Jork), w czasie którego zmieniła się sylwetka okrętu - przedłużono dziobówkę do śródokręcia oraz zmodernizowano pomost okrętu, dokonując także „przy okazji" wzmocnienia uzbrojenia plot oraz wyposażenia radarowego

Po remoncie, w kwietniu 1944 roku „Agassiz" weszła w skład Grupy Eskortowej W 2 należącej do Zachodnich Sił Eskortowych. W sierpniu okręt zmienił przydział dołączając do Grupy Eskortowej W 7, której zadaniem była eskorta konwojów przybrzeżnych.

HMCS „Agassiz" została wycofana ze służby w dniu 14 czerwca 1945 roku, sprzedana na złom i złomowana w 1946 roku.

MODELIK 8/03	HMCS "AGASSIZ"
ISSN 1428-3840	Wydanie I
Opracowanie modelu:	Dmitri Hotkin - Rosja
Ilustracja na okładce:	Wojciech Sankowski
Tekst (historia okrętu):	Grzegorz Nowak
Redakcja numeru:	Janusz Oleś
Druk:	Drukarnia DB - Szczecin

Wydawca:
Wydawnictwo "MODELIK" - Janusz Oleś
74-100 Gryfino; ul. Szczecińska 10
Korespondencja:
"MODELIK", 74-100 Gryfino; skr. poczt. 125
tel./faks: (091) 40-45-299 e-mail: biuro@modelik.pl
www.modelik.pl

OPIS BUDOWY MODELU

Kartonowy model korwety HMCS Agassiz został opracowany w skali 1:100 na podstawie dokumentacji z książki serii "Anatomy Of The Ship" - "The Flower Class Corvette Agassiz" w stanie na czas wstąpienia do służby (pierwsza połowa 1941 roku).

Autor wyraża podziękowania Sławomirowi Dregerowi, Jakubowi Znamirowskiemu, Grzegorzowi Nowakowi, Wydawnicwu "Modelik" i jego właścicielowi Januszowi Olesiowi, oraz wszystkim uczestnikom forum internetowego ne www.konradus.com, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do ukazania się tego modelu w formie, w jakiej ostatecznie się ukazał.

UWAGI OGÓLNE

Przed budową modelu należy zapoznać się z opisem, rysunkami, częściami i ich rozmieszczeniem na arkuszach.

Model nie należy do trudnych, jednak zawiera sporo części (aż 3962!), dlatego nie polecamy go tym, którzy w budowie modeli okrętów mają jeszcze niewielkie doświadczenie. Mniej cierpliwi mogą też niektóre drobne części pominąć - w wielu wypadkach można to zrobić bez większej szkody dla ogólnego wyglądu modelu.

Części należy wycinać bardzo dokładnie po wewnętrznej stronie linii obrysu, aby ściąć czarne kreski stanowiące obwód danego elementu.

Szczególną uwagę podczas budowy trzeba zwrócić na kadłub i burty, bo w tym modelu to najtrudniejsze elementy.

Dno po sklejeniu zalecamy wyszpachlować i pomalować, zaś śrubę przemalować farbą na kolor brązowy.

Przy przygotowywaniu takielunku zamiast tradycyjnych nici lepiej wykorzystywać cienką żyłkę wędkarską o gr. 0,15 - 0,18 mm czarnego koloru.

Przy sklejaniu wszystkich elementów dla podniesienia estetyki polecamy maksymalnie szeroko wykorzystać farbki - zrobić retusz krawędzi oraz wszystkich widocznych fragmentów niezadrukowanych stron arkuszy.

Szablony, które należy wykonać samodzielnie, też muszą być pomalowane na odpowiedni kolor. Niektóre elementy można sukcesywnie zmienić na ich fototrawione analogi.

Budowę modelu prowadzimy wg kolejności numeracji części. Oprócz zwykłej cyfrowej numeracji części dodaliśmy kilka oznaczeń dla ułatwienia procesu budowy. Np. wszystkie szablony oznaczono literami A, relingi literami R, a miejsca przymocowania takielunku oznaczono literami T. Dokładniej na ten temat napisano w odpowiednich rozdziałach opisu.

DODATKOWE OZNACZENIA:

L / P	- strona prawa/lewa
W	- wyciąć
✕	- rozciąć, naciąć
○○	- zwinąć w rurkę
◎◎	- zwinąć ciasno (strzałka na zewnątrz)
∪∪	- skleić wg wzoru
◁	- kierunek otwarcia drzwi
→	- widok do dziobu
↑	- góra części
▨	- ściąć wg wzoru
*	- nakleić na tekturę o gr. 0,5 mm
**	- nakleić na tekturę o gr. 1 mm
***	- nakleić na tekturę o gr. 2 mm

BUDOWA MODELU.

Kadłub
(rys. 1-4, cz. D1-D3, V1-V3, W1-W16, S1-S4, 1-36).

Budowę modelu rozpoczynamy od wykonania szkieletu kadłuba (rys. 1). Na gotowy szkielet przyklejamy pokład (2-3), w którym uprzednio wycinamy otwory dla fokmasztu (A112). Części pokładu łączymy ze sobą za pomocą sklejek 2a.

Montaż części 4-9 widoczny jest na ryś. 2. Kiedy wszystkie elementy będą przyklejone na swoje miejsce, przyklejamy od góry pokład dziobowy (10), w którym też uprzednio wycinamy otwór na kluzy kotwiczne (27a-27b) i przekłuwamy oznaczone kropkami otwory dla szablonów, takielunku oraz relingów.

Przed przyklejaniem poszycia dna (11-26) na krawędzie wręg naklejamy paski papieru o szerokości 4-6 mm. Gotowe dno zalecamy wyszpachlować i pomalować.

Oklejenie burt (27-31) to jeden z najtrudniejszych etapów budowy modelu. Od tego, na ile dobrze to wykonamy (zwłaszcza w części rufowej) będzie w dużej mierze zależeć jego ogólny wygląd. Budowę prowadzimy wg rys. 3 w następującej kolejności: najpierw poszycie dziobu (27), potem rufy (28) i dopiero na koniec odcinki środkowe (29). Przed montażem dziobowego poszycia uprzednio od spodu do pokładu przyklejamy kluzy łańcuchowe (27a). Środkowy fragment poszycia (29) zawiera rezerwę długości (1 mm), którą w razie potrzeby od strony dziobowej obcinamy.

Śrubę (34) i ster (35) można zrobić jako ruchome (rys. 4). Aby uniknąć ich uszkodzenia najlepiej z ich przyklejeniem zaczekać do ostatniego etapu budowy. Na swoje miejsca przyklejamy cz. 36-36g (rys. 4).

Nadbudówka główna
(rys. 5-6, cz. 37-56, szablony Ř1-Ř10).

Montaż nadbudówki rozpoczynamy od przygotowania szkieletu (37-37n). Do gotowego szkieletu przyklejamy cz. 38-42 (rys. 5). W cz. 43 przed przyklejeniem wycinamy otwór dla grotmasztu (A116). Po przyklejeniu ścian nadbudówki (44) instalujemy mostek dolny (46), do którego uprzednio przyklejamy od spodu cz. 46a-46b. Gotową nadbudówkę oklejamy cz. 48-48g. Cz. 52 (rys. 6) przyklejamy do ścian nadbudówki (44), jak to jest widoczne na planie generalnym. Cz. 53a i 53b sklejamy po 4 szt., przyklejamy cz. 59c i umieszczamy na swoich miejscach wg rys. 5. Montaż schodów (55-56) widoczny jest na rys. 6.

Do gotowej nadbudówki przyklejamy szablony A1-A10, jak to jest widoczne na rys. 5. Dwa szablona A4 (niewidoczne na tym rysunku) przyklejamy od przodu z prawej strony i do lewej ściany, szablon A6 - z lewej strony przody, A7 - od przodu z lewej burty.

Przed przyklejaniem gotowej nadbudówki zalecamy przyklejenie wyposażenia pokładowego, które nadbudówka będzie sobą zasłaniać: cz. 197 (rys. 17) i szablony A84

Nadbudówki i mostki
(rys. 7-10, cz. 57-103, szablony Ř11-Ř26, R1-R2).

Nadbudówkę (57-74) sklejamy wg rys. 7-8. Cz. 57a-b można złożyć i skleić, lub można rozciąć po linii zagięcia - tak będzie łatwiej przykleić kliszę imitującą oszklenie (A11-A12). Cz. 71 przyklejamy do górnej strony nadbudówki (72) wraz z cz. 72a. Schody (74) sklejamy i

wraz z poręczami (R16) wklejamy wewnątrz nadbudówki (tak jak to jest widoczne na rysunku relingów R2). Nadbudówkę bojową sklejamy analogicznie (rys. 9).

Na rys. 10 widoczne są mostki i nadbudówki w komplecie. Reflektor sygnalizacyjny (88) był na okręcie przekładany (z burty na burtę), więc proponujemy zamontować go na prawej stronie, a z lewej zostawić tylko jego podstawę (88a) wraz z szablonem A22. Wewnętrzną stronę osłony świateł burtowych (89) malujemy na czerwono (dla lewej burty) i zielono (dla prawej). Przy klejeniu cz. 95-96 w ich górnej części robimy otwory, w które potem będziemy wklejać końce nici radioanten (T11, T15).

Ostatni etap pracy nad mostkami to montaż relingów. Dla mostka dolnego (46) to R1, dla górnego (73) to R2. Ten i drugi można osłonić jasno-szarym płótnem (imitacja brezentu).

Komin
(rys. 11, cz. 104-112, szablony R27-R32, N1-N2).

Sklejamy cz. 104-104c. Konstrukcja komina w przekroju widoczna jest na rysunkach szablonów A27. Rozpoczynamy sklejanie od przygotowania szybu komina (105-105d). Wewnętrzną, widoczną stronę szybu malujemy czarną matową farbą (ale raczej nie tuszem, bo to może zdeformować karton). Kadłub komina sklejamy z cz. 106-106d. Dwie cz. 106a dla ułatwienia montażu naklejamy na tekturę o gr. 0,5 mm, potem sklejamy je pomiędzy sobą. Szablon A29 przyklejamy od strony prawej burty, A30 od lewej. Końce nici od komina (T1-T2) przymocujemy w odpowiednich miejscach na dachu nadbudówki (84): T1 od prawej, T2 od lewej.

Kielich nawietrzników (111) po sklejeniu polecamy wyszpachlować i pomalować. Ich wewnętrzna strona może być zamalowana na czerwono, ale najlepiej pozostawić ją szarą.

102-mm armata
(rys. 12, cz. 113-136, szablony Ŕ33-Ŕ47, R3).

Przed wykonaniem armaty instalujemy na pokładzie (10) grzybki wentylacyjne (113-114), które sklejamy wg wzoru cz. 99 z rys. 10. Przyklejamy kotwicę (115, A33-A34), potem przystępujemy do budowy pomostu armaty (116-122, A35-A38), jak to jest widoczne na rysunkach szablonów. Cz. 117e można wykonać z papieru, jednak bardzo polecamy wyciąć ją samodzielnie z cienkiej kratownicy. Sklejanie cz. 118-188n jest jednakowe, na przykładzie cz. 118-118c: od początku sklejamy po 4 szt. cz. 118, potem przyklejamy 118a od przodu i 118b od tyłu.

Do gotowego pomostu przyklejamy prowadnice do transportu pocisków (120). Szablony pocisków (A35) powinny być pomalowane na kolor złoty (mosiądz).

Montaż armaty jest widoczny na rys. 11 i na rysunkach szablonów (A39-A47). Sklejamy kompletną armatę wraz z całym jej wyposażeniem (124-127). Lufę możne wykonać z cz. 127-127a lub zrobić samodzielnie wg szablonu A41. Gotową armatę za pomocą szablonu instalujemy na kolumnie łoża (128). Szczególną uwagę należy zwrócić przy przyklejaniu osłony armaty (134) do łoża.

Wyposażenie nadbudówki
(rys. 13-15, cz. 137-168, szablony Ŕ48-Ŕ65).

Pomosty tratw ratunkowych sklejamy z cz. 137, tratwy z cz. 138 lub wg szablonu A48. Cz. 137d instalujemy w środku sklejonych po 4 szt. cz. 137 i 137a. Tratwy (138) sklejamy po 14 szt., szlifujemy aby nadać im odpowiedni kształt i malujemy.

Budowa cz. 139 uwidoczniona jest na rys. 13. Montaż części 140, 141, 143, 149, 151 jest jednakowa i oznaczona na tym samym rysunku na przykładzie cz. 143. Bębny sklejamy z cz. 144-144f oraz szablonów A49-A50. Na oś bębnów do krawędzi górnej burty można starannie nawinąć warstwę czarnej nici. Nawiewniki (145, A51) sklejamy analogicznie jak nawiewniki komina (cz. 111, rys. 11).

Świetlik (146) polecamy przykleić dopiero po zainstalowaniu pomostu 40-mm działka, aby uniknąć ewentualnych problemów podczas wklejaniu podpór pomostu (158-158b).

Sposób wykonania boji (148-148n, R54-R56) widoczny jest na rysunku szablonów. Grzybki wentylacyjne (150), które znajdują się wokół podstawy 40-mm działka (156) skleja się tak samo jak i cz. 99 na rys. 10.

Latarnię białą (cz. 152, rys. 13) przyklejamy na swoje miejsce na nadbudówce, które oznaczone jest na rys. 5. Latarnie żółte potrzebne będą w końcówce pracy przy instalowaniu masztów.

Montaż pomostu 40-mm działka (156-159) oraz samego działka (160-164) widoczny jest na rys. 14.

Montaż szalup (165-168) widoczny jest na rys. 15. Szalupę (165) podklejamy od wewnątrz paskiem cienkiego papieru. Wewnętrzne poszycie burt przyklejamy dokładnie po środku, zostawiamy przy krawędziach niewielkie odstępy (po 0,5 mm) dla wygody podczas doklejania części dziobowej i rufy (165b-c). Po zamontowaniu żurawików łodziowych (A65) za pomocą nici zawieszamy bloczki (168a-168c).

Wyposażenie pokładowe
(rys. 16-18, cz. 169-225, szablony R66-R111, N3, R4).

Przy sklejaniu dziobowej windy kotwicznej (169-177) polecamy następującą kolejność: od początku całkowicie sklejamy wszystkie jej elementy i instalujemy je bez kleju na szablonach A66-A68. Potem szablony w komplecie montujemy na swoich miejscach (rys. 16) i usztywniamy niewielką ilością kleju.

Montaż kotwic (178) widoczny jest na rys. 17. Gotowe kotwice wstawiamy do oporu w kluzy (27a-27b) tak, aby ich górna część wznosiła się nad pokładem. Cz. 179 sklejamy tak jak to widoczne jest na rysunku szablonów A76. Montaż cz. 180, 183-186 także pokazany jest na rys. 17. Szablony A77 instalujemy zagięciem w kierunku rufy obok nawiewników (183). Dwa pozostałe szablony A77 przyklejamy w części rufowej, tak jak to jest widoczne na planie generalnym. Cz. 185 przyklejamy z tyłu windy (169) obok cz. 177e. Cz. 187 (szablony A78) przyklejamy na swoje miejsca od strony zewnętrznej cz. 186. Cz. 188 przyklejamy po prawej i lewej stronie pokładu, jednak szablon A79 instalujemy tylko po prawej burcie (z lewej burty cz. 188 pozostawiamy pustą).

Po zamontowaniu relingów (R4) na swoje miejsce przyklejamy schody (189, A80).

Cz. 190-192 skleja się jak i inne analogiczne części (cz. 143, rys. 13 i cz. 99, rys. 10).

Cz. 193 przyklejamy z obydwóch stron do nadbudówki (47), potem z prawej burty instalujemy zastrzał (A81). Koniec nici umieszczamy w oznaczonym miejscu na pokładzie przed cz. 191.

Montaż kołowrotu (194, R82) i zastrzału (195, A83) widoczny jest na rysunkach szablonów. Na rysunku ramię zastrzału odchylone jest od burty, ale w modelu przyklejamy je wzdłuż burty (miejsce przyklejenia jest oznaczone kreską na cz. 30aL - od kreski i dalej do dziobu). Wolny koniec nici przyklejamy do dołu kątowego słupka

Montaż cz. 197 pokazany jest na rys. 17. Po przyklejaniu tych części wraz z nimi wg planu generalnego wklejamy szablony A84 zagięciem w kierunku rufy.

Montaż cz. 201-202 widoczny jest na rysunkach szablonów (A87-A88). Wolny koniec nici (T3) od cz. 201a trzeba będzie później nawinąć na bębny windy rufowej (208).

Montaż windy rufowej (203-217, R89-R98) widoczny jest na rys. 18. Podstawę windy (203-203d) po sklejaniu trochę wyginamy i przymierzamy do pokładu tak, aby była pewność, że podstawa ma właściwy dla pokładu kształt. Przy sklejaniu windy kotwicznej wszystkie elementy muszą być zmontowane na szablonach "na sucho" (bez kleju) i dopiero po wykonaniu utwardzane nieznaczną ilością kleju. Zwracamy uwagę, aby paskami (204b-204c) nie zakleiła się krawędź cz. 204 całkowicie - wycięcie dla szablonów A91 będzie niepodklejone i należy je zamalować samodzielnie.

Montaż zrzutni bomb głębinowych (218-219) oraz parawanów (220) widoczna jest na rys. 17. Przed przyklejaniem gotowych parawanów do pokładu uprzednio przyklejamy cz. 221, górną krawędź których opieramy na burtach. Montaż dźwigów (222) pokazany jest na rysunkach szablonów A103-A106.

W oznaczonych na planie generalnym miejscach przyklejamy szablony A77, A107-A108, oraz flagsztoki (A109, A110-A111).

Montaż cz. 223 widoczny jest na rys. 17. Montaż luków (224) jest taki sam jak cz. 143 (rys. 13).

Koła ratunkowe (225) sklejamy po 5 szt., szlifujemy krawędzie, malujemy i przyklejamy na swoich miejscach do relingów R1 i R4, tak jak to jest widoczne na planie generalnym. Widok koła na relingach pokazano: dla R1 na szablonie A10, dla R4 - na samym szablonie R4.

Maszty, takielunek i podstawka
(rys. 19, cz. 226-239, szablony R112-R119, N4-N20).

Fokmaszt sklejamy z szablonów A112-A115. Cz. 227-227b wsadzamy do masztu bez kleju i przyklejamy wystającą krawędź do pokładu dopiero po wklejaniu samego masztu. Białą stronę cz. 232 malujemy na czerwono. Grotmaszt sklejamy z szablonów A116-A119.

Po wykonaniu i zamontowaniu masztów naciągamy między nimi nici takielunku T4-T20, tak jak to jest widoczne na rysunkach masztów i na planie generalnym:

- T4 - koniec nici wklejamy do pokładu (10) między cz. 179;
- T5 - przyklejamy w środku cz. 186 (rys. 17);
- T6, T7 - wklejamy do pokładu (10) koło cz. 188, pierwsza kropka dla T6, druga dla T7;
- T8, T9 - przyklejamy do burty w miejscu oznaczonym dwoma kreskami na cz. 30b - pierwsza dla T8, druga dla T9;
- T10 - naciągamy między maszty;
- T11 - w oznaczonym miejscu od T10 robimy odprowadzenie, którego koniec wklejamy wewnątrz cz. 96 (rys. 10);
- T12 - koniec nici przyklejamy do daszka komina (105c);
- T13 - podwójne nici od T12 do relingów mostka górnego od tyłu (R2);
- T14 - pojedyncze nici między rejami masztów (A115 i A118) i podwójne nici od A115 do relingów mostka górnego od przodu (R2);
- T15 - od T14 w oznaczonym miejscu zrobić odprowadzenia, końce których związżemy w jeden, jak to pokazano na rysunku;
- T16 - wkleić do pokładu nadbudówki (43) koło cz. 149 (pierwsza kropka);
- T17 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 139;
- T18 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 148;
- T19 - wkleić do pokładu nadbudówki koło cz. 149 (druga kropka);
- T20 - podwójna nić od R117, do której przyklejamy banderę (238). Barwy bandery ukazuje rys. 17. Koniec nici z niewielkim zwisem wklejamy w świetlik (cz. 146f, rys. 13).

Gotowy model umieszczamy na podstawcie (239), której sposób montażu pokazuje rys. 19.

Życzymy przyjemnej zabawy, relaksu i wypoczynku, a także wiele satysfakcji z osiągniętego efektu.

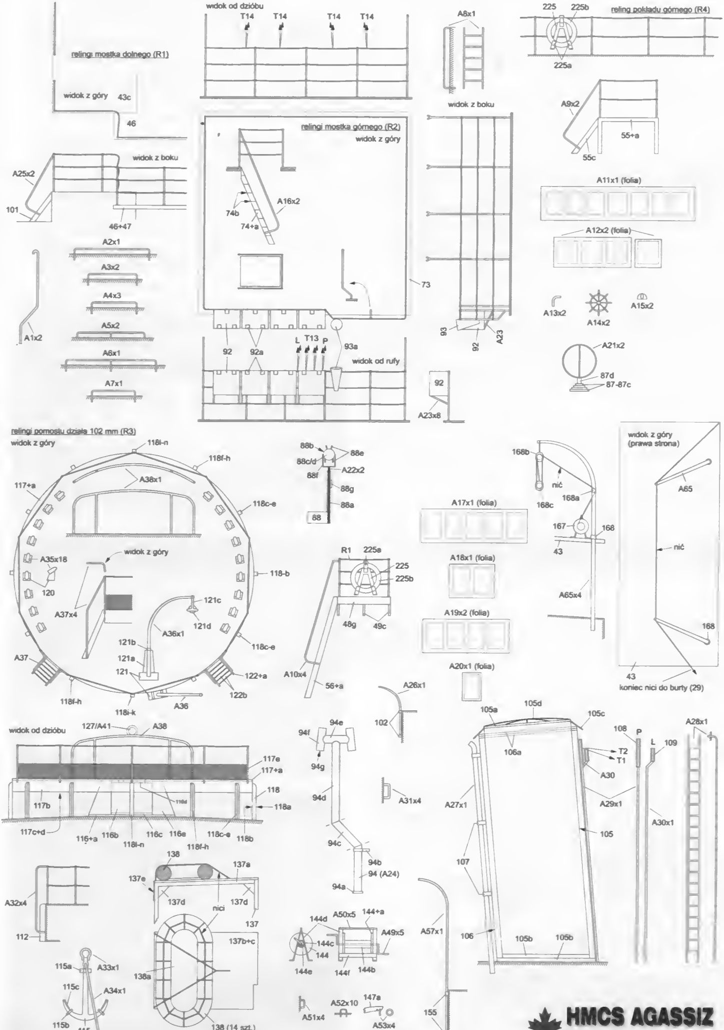
Dmitri Hotkin - autor
Janusz Oleś - wydawca

PONIŻEJ ZDJĘCIA MODELU PRÓBNEGO SKLEJANEGO PRZEZ AUTORA PODCZAS PRACY NAD PLANAMI-WYCINANKAMI
(model jeszcze niedokończony)





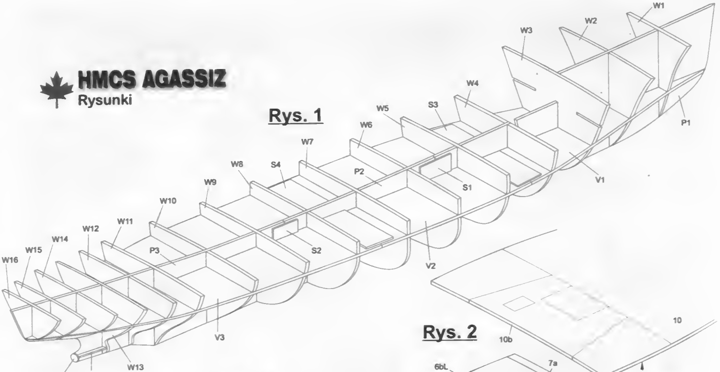




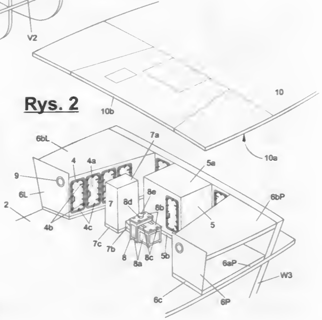
HMCS AGASSIZ
Szablony

HMCS AGASSIZ
Rysunki

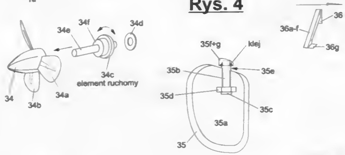
Rys. 1



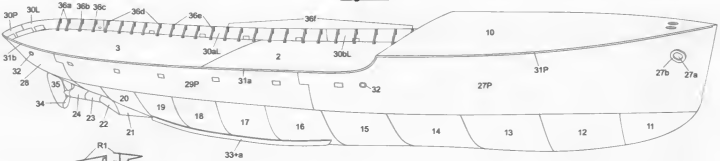
Rys. 2



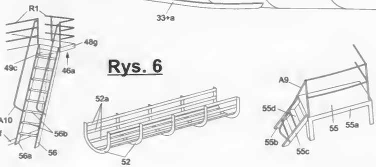
Rys. 4



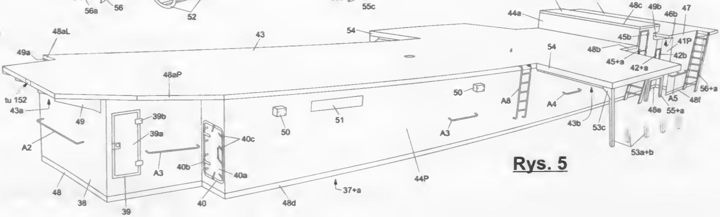
Rys. 3

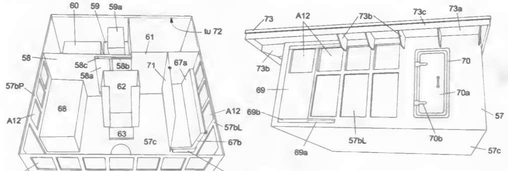


Rys. 6

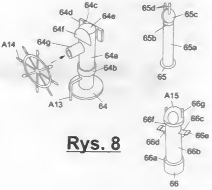


Rys. 5

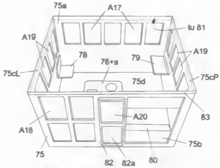




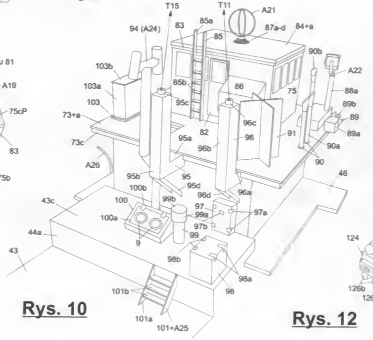
Rys. 7



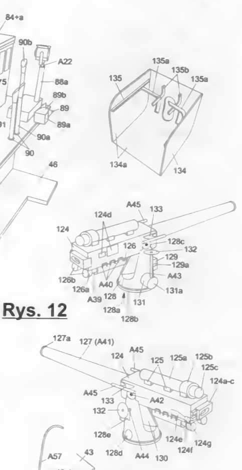
Rys. 8



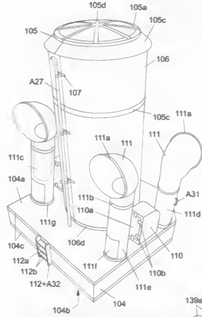
Rys. 9



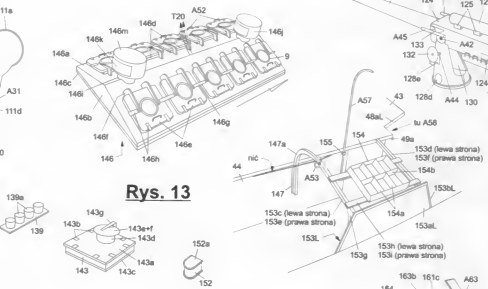
Rys. 10



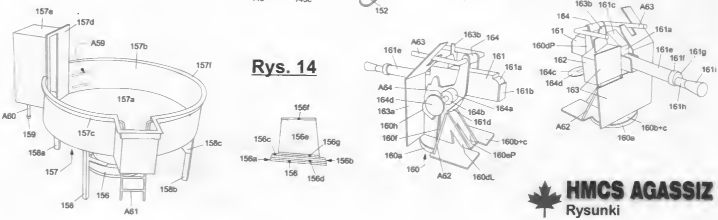
Rys. 12



Rys. 11



Rys. 13

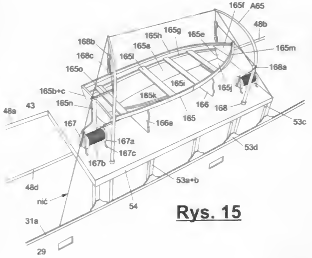


Rys. 14

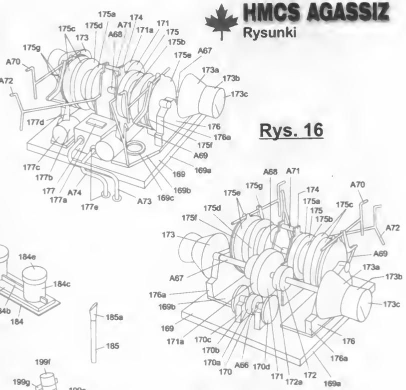
HMCS AGASSIZ

Rysunki

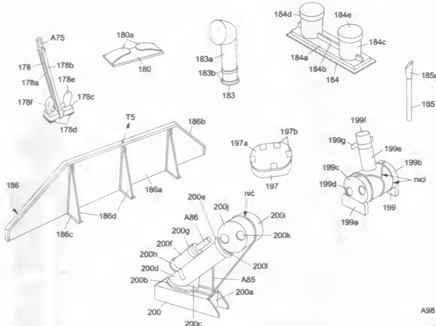
HMCS AGASSIZ
Rysunki



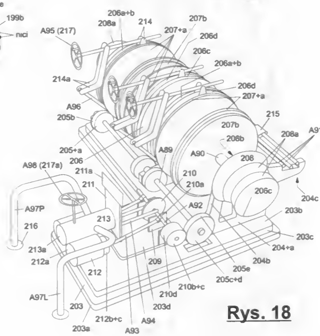
Rys. 15



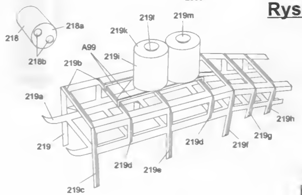
Rys. 16

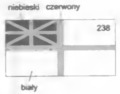


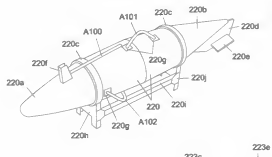
Rys. 17

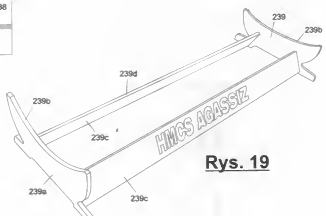


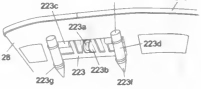
Rys. 18





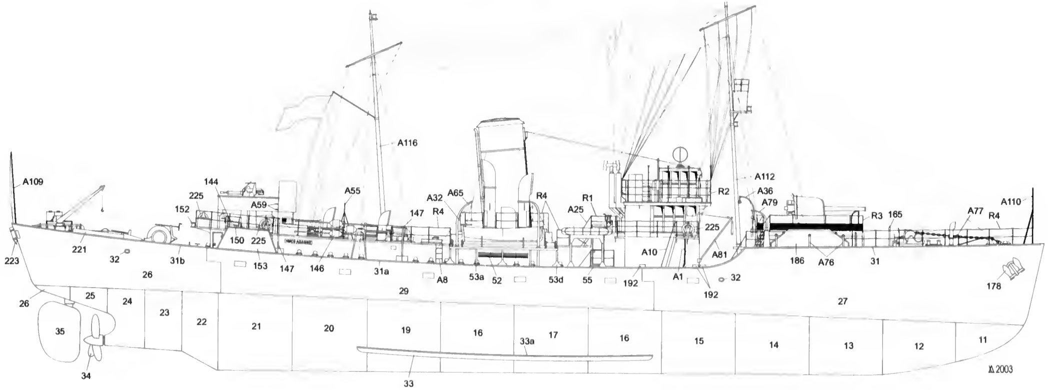


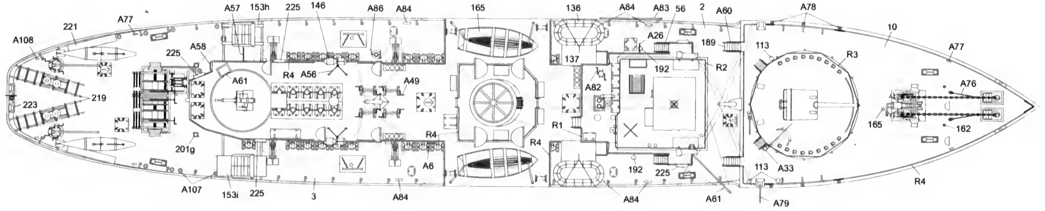


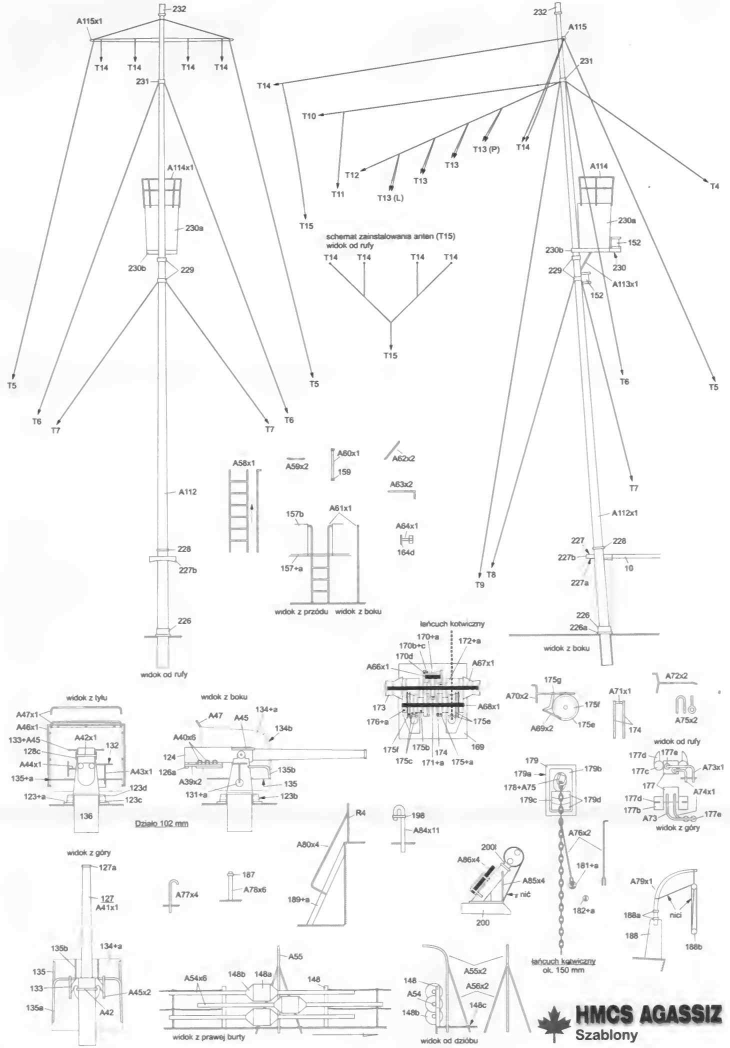


Rys. 19

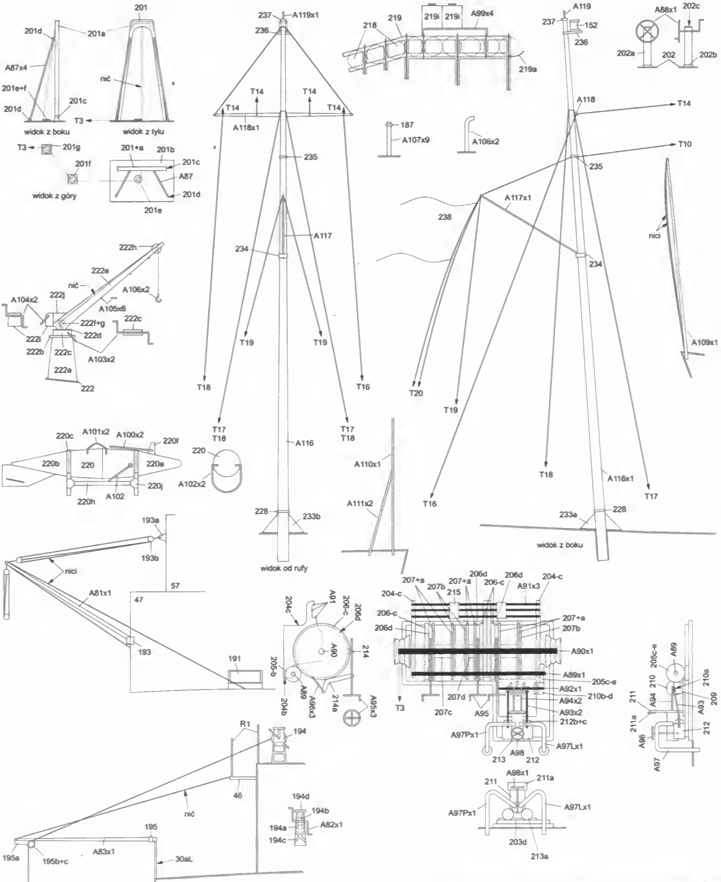
HMCS AGASSIZ
Stan na rok 1941







HMCS AGASSIZ
Szablony





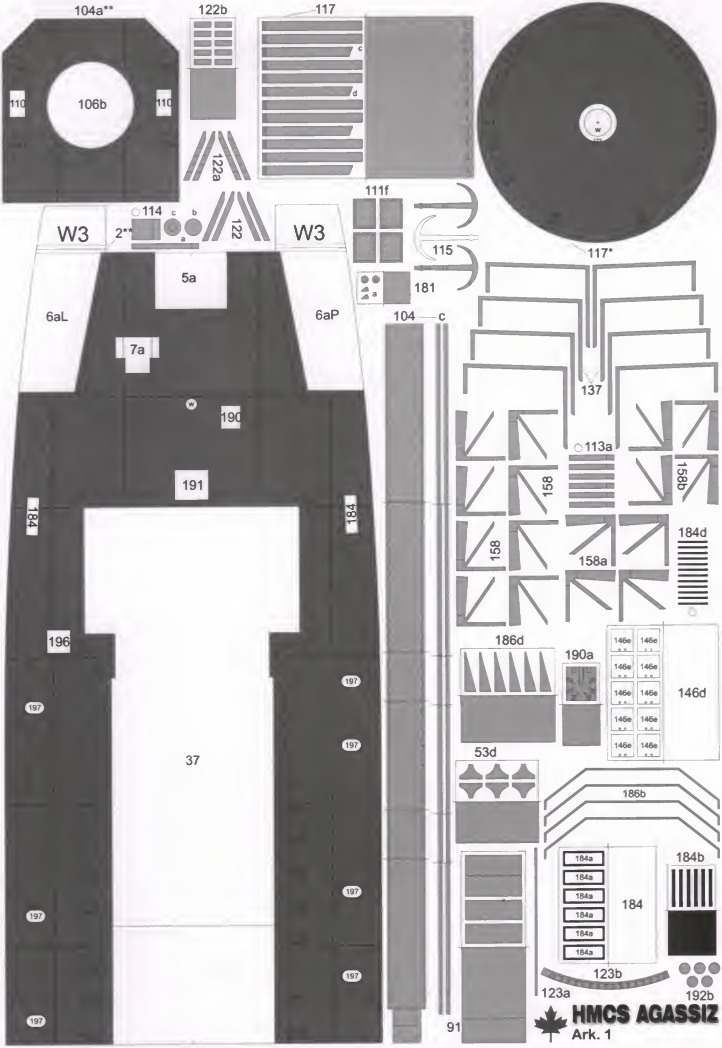
HMCS AGASSIZ
Szablony

Aktualnie (lipiec 2003) w Wydawnictwie "MODELIK" można zakupić wysyłkowo następujace modele:



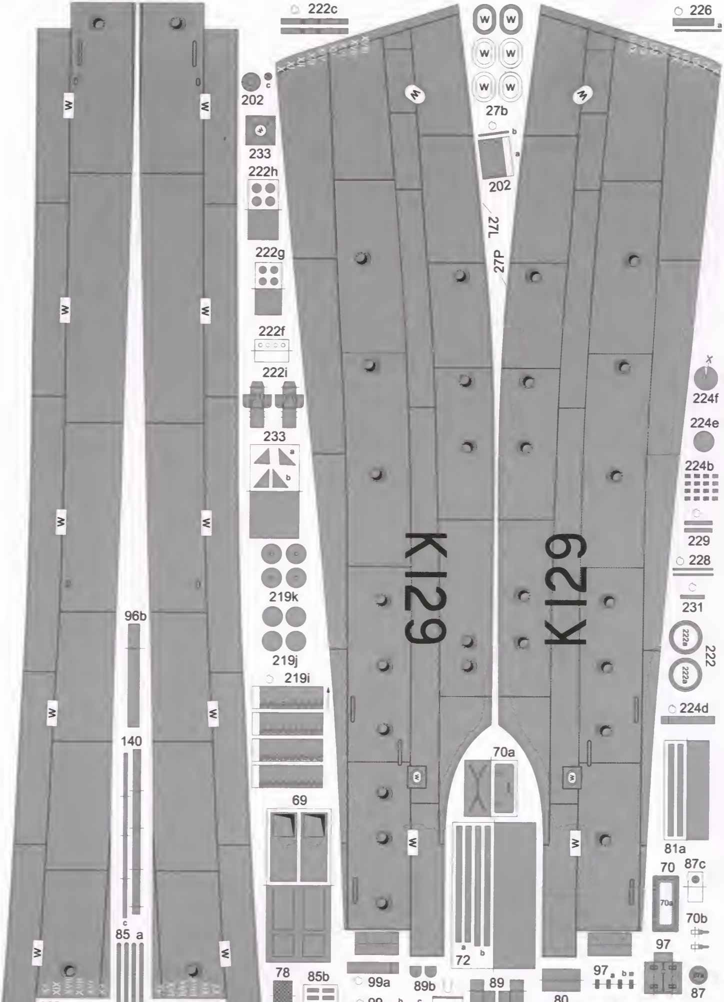
(*) - format A3
(!) - nakład na wyczerpaniu

Ceny w/w modeli oraz wiele innych informacji (skala, ilość arkuszy, wielkość modelu, autor) zawiera szczegółowa oferta, którą wysyłamy bezpłatnie po otrzymaniu koperty ze znaczkiem na list. Patrz również w internecie: *www.modelik.pl*
<u>UWAGA:</u> w sprzedaży wysyłkowej już przy zamówieniu o wartości 35 zł zamówione modele wysyłamy na nasz koszt.
ZAPRASZAM DO WYSYŁKOWEGO ZAKUPU MODELI BEZPOŚREDNIO W WYDAWNICTWIE (U WYDAWCY NAJTANIEJ !)



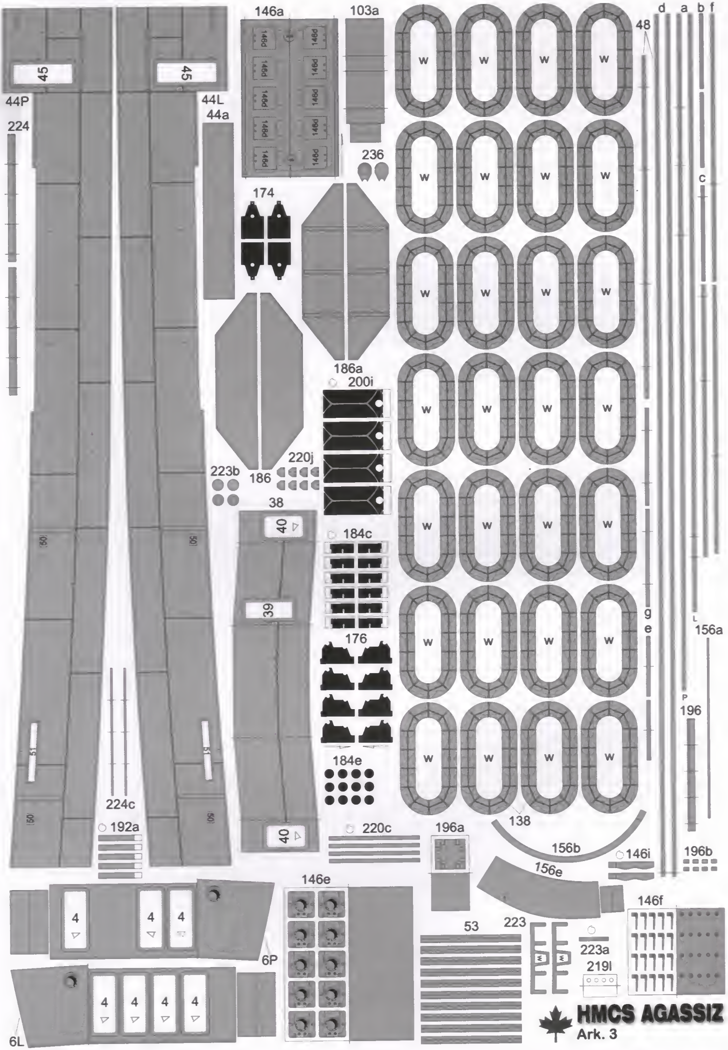
HMCS AGASSIZ

Ark. 1

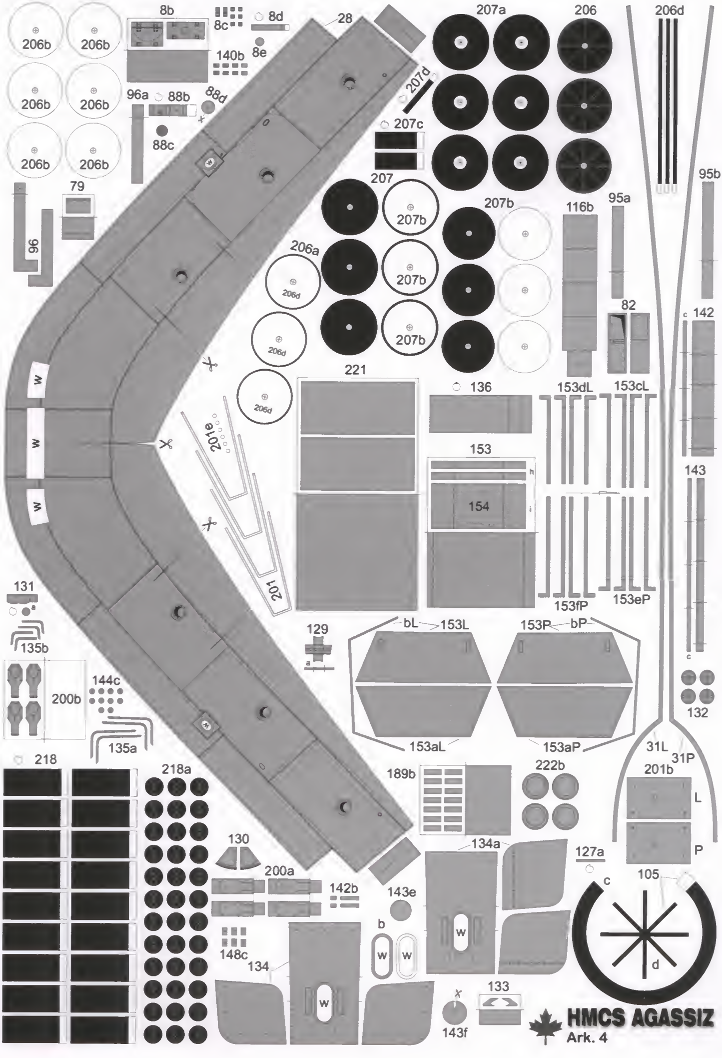


HMCS AGASSIZ

Ark. 2

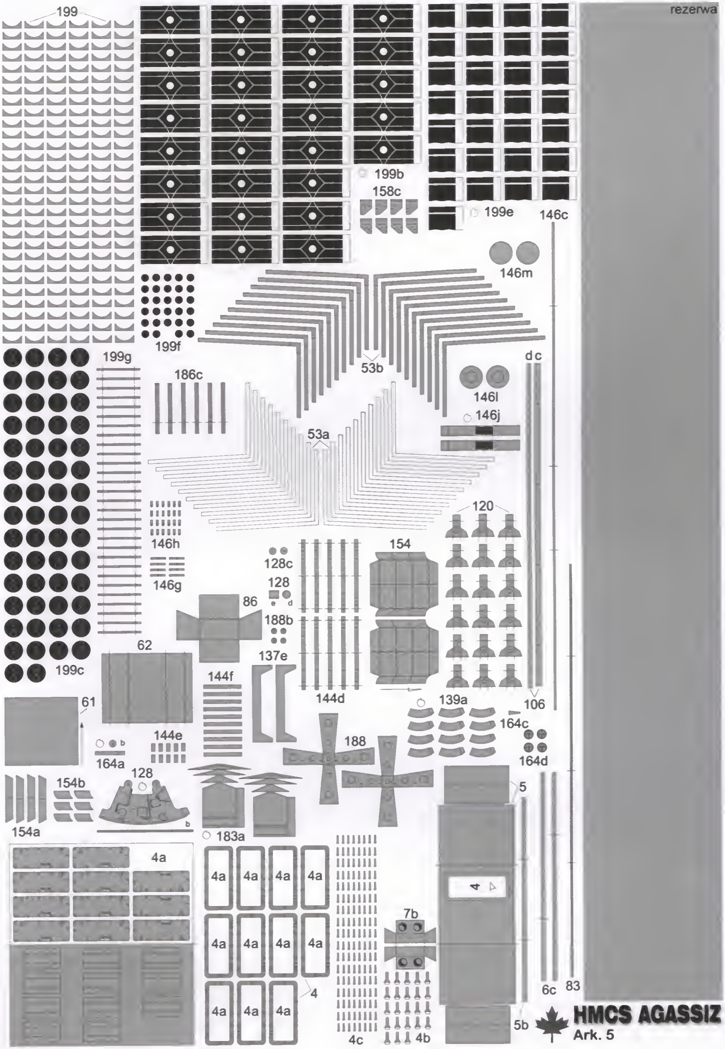


HMCS AGASSIZ
Ark. 3

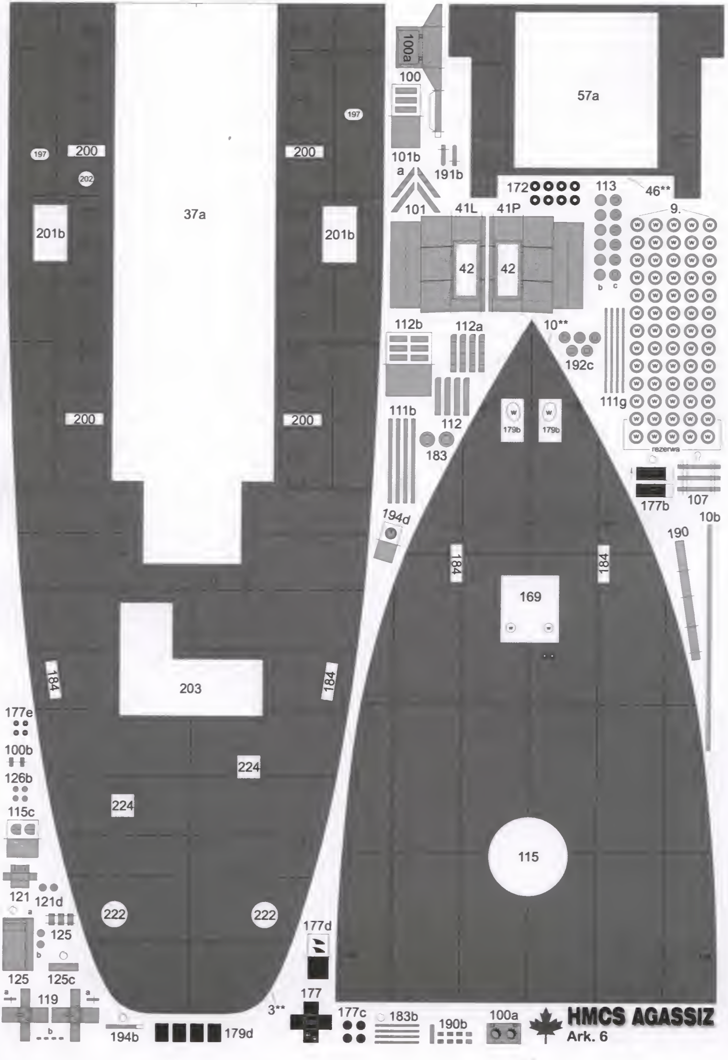


HMCS AGASSIZ

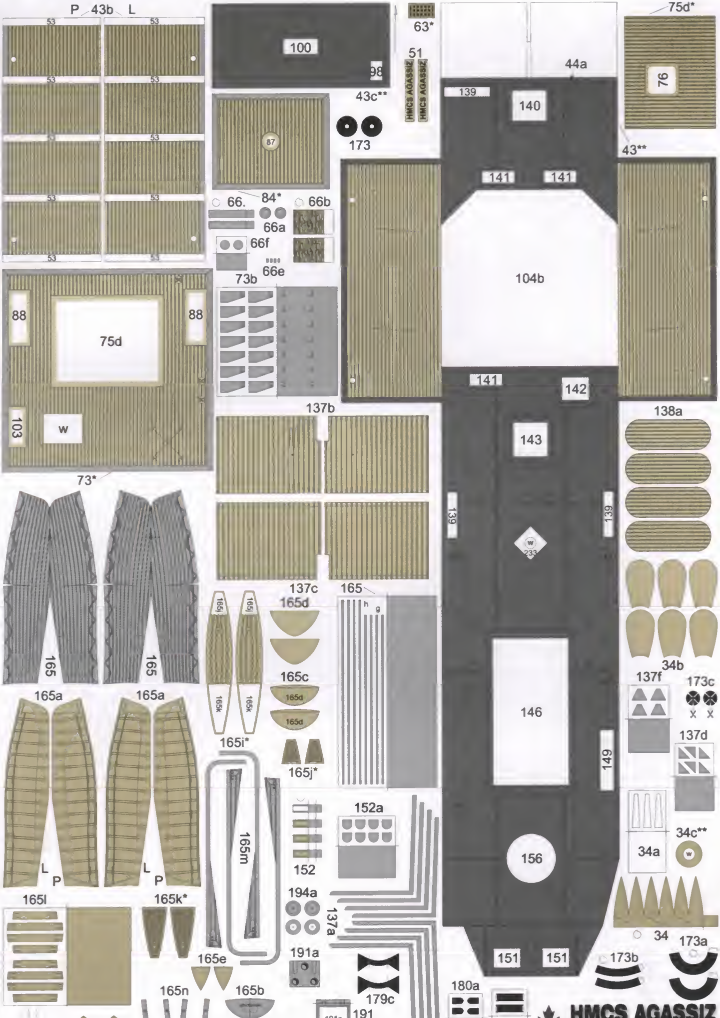
Ark. 4



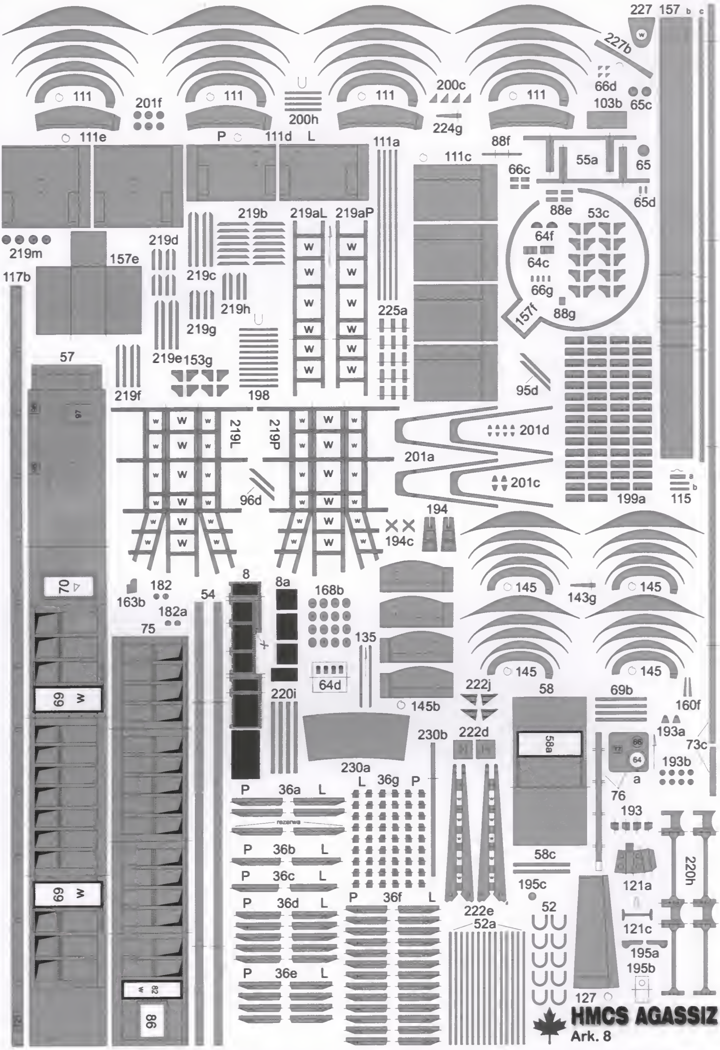
HMCS AGASSIZ
Ark. 5



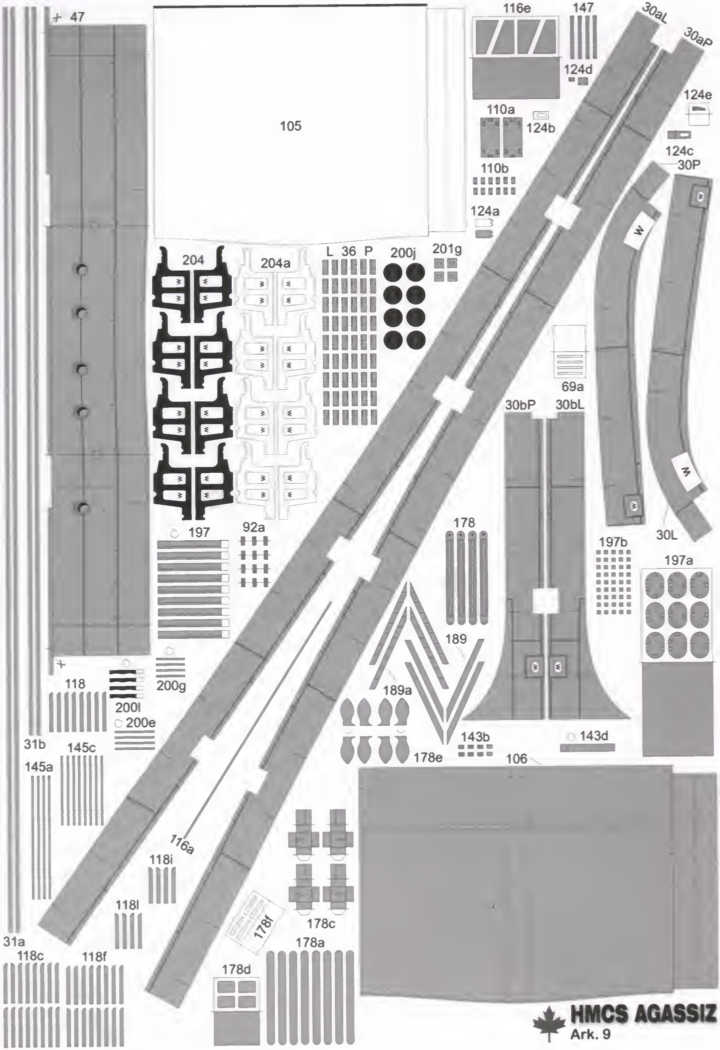
100a
100
57a
197
200
202
101b
a
191b
172
113
46**
37a
101
41L
41P
9.
201b
42
b
c
112b
112a
10**
192c
111g
111b
112
179b
183
rezerwa
194d
177b
107
10b
190
184
169
203
177e
100b
126b
224
115c
115
121
121d
222
125
177d
125c
119
177
3**
177c
183b
190b
194b
179d
HMCS AGASSIZ
Ark. 6



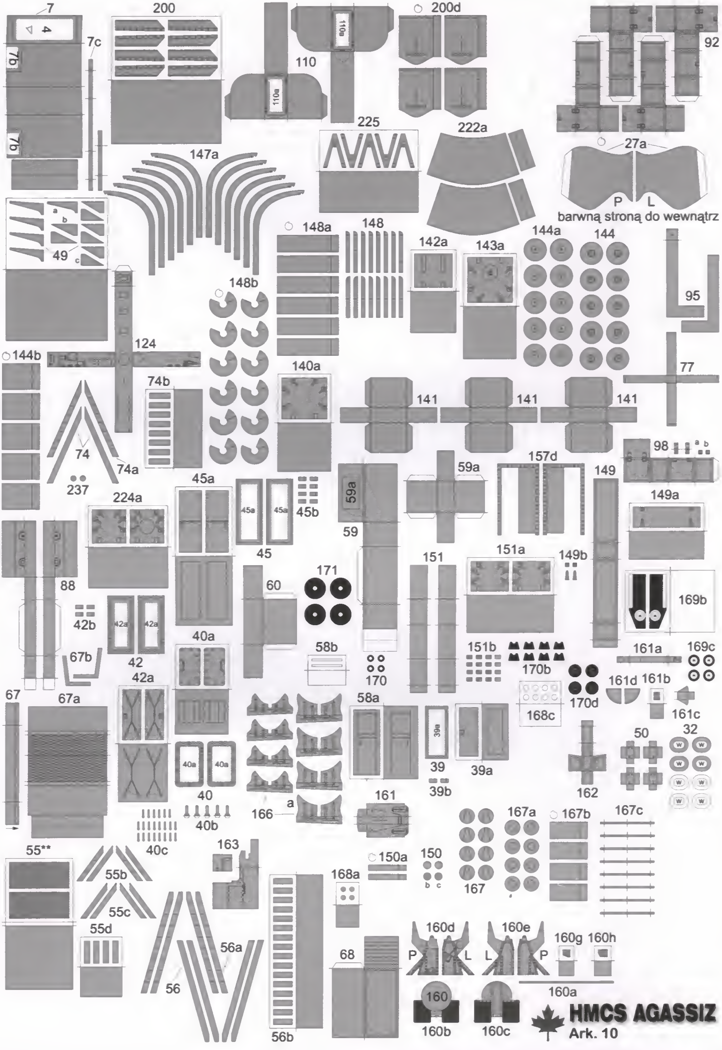
HMCS AGASSIZ
Ark. 7



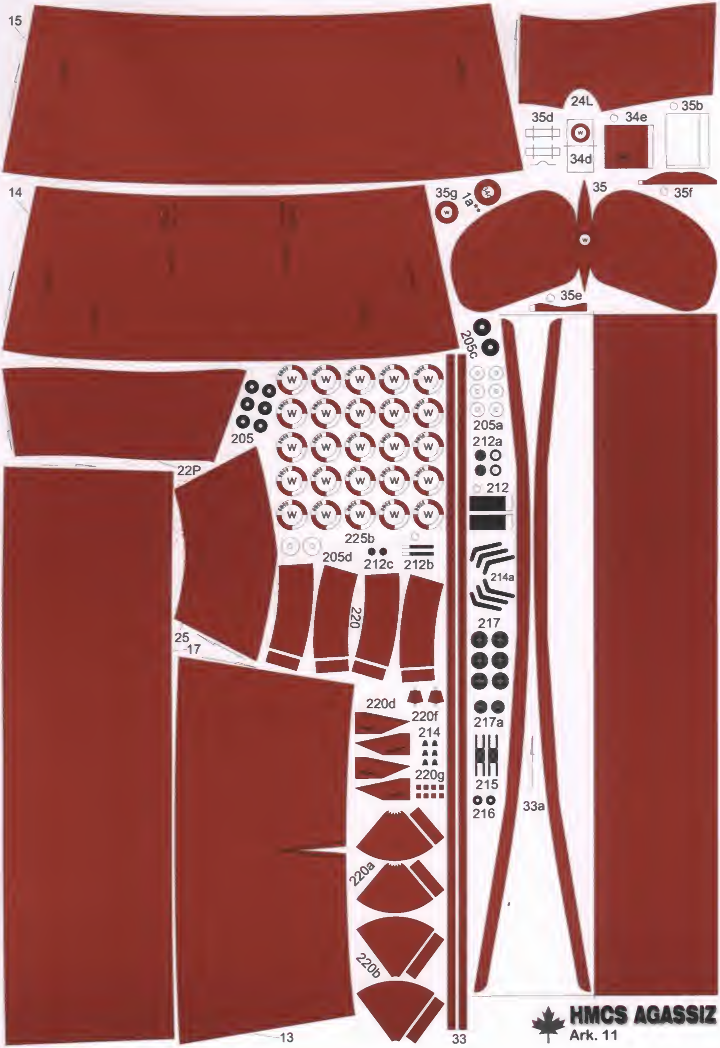
HMCS AGASSIZ
Ark. 8



HMCS AGASSIZ
Ark. 9



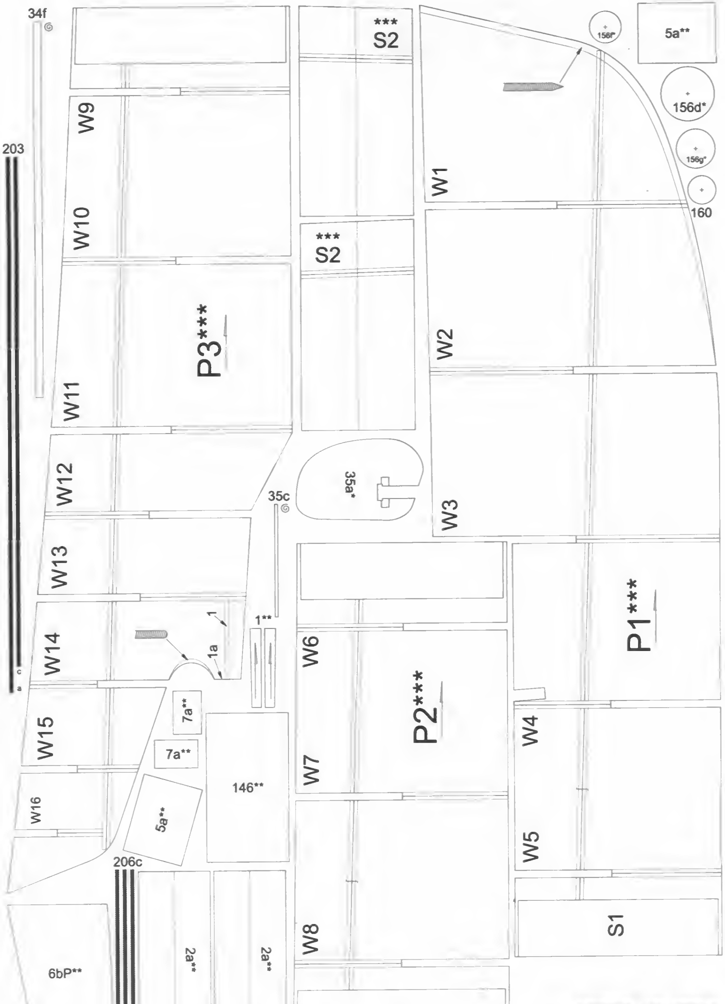
7
4
7b
7c
200
110
110a
200d
92
225
222a
27a
P
L
barwną stroną do wewnątrz
147a
49
a
b
c
148a
148
142a
143a
144a
144
95
148b
124
144b
74b
140a
77
141
141
141
74
74a
237
98
157d
59a
59
149
224a
45a
45b
45
149a
88
60
171
151
151a
149b
169b
42b
42a
42
58b
40a
67b
170
151b
170b
161a
169c
67
67a
42a
58a
39a
39
170d
161d
161b
161c
166
40a
40
39b
50
32
162
40b
161
40c
167a
167b
167c
55**
163
150a
150
b
c
167
55b
55c
168a
160d
160e
160g
160h
55d
56a
68
P
L
L
P
56
160a
160
160b
160c
56b
HMCS AGASSIZ
Ark. 10



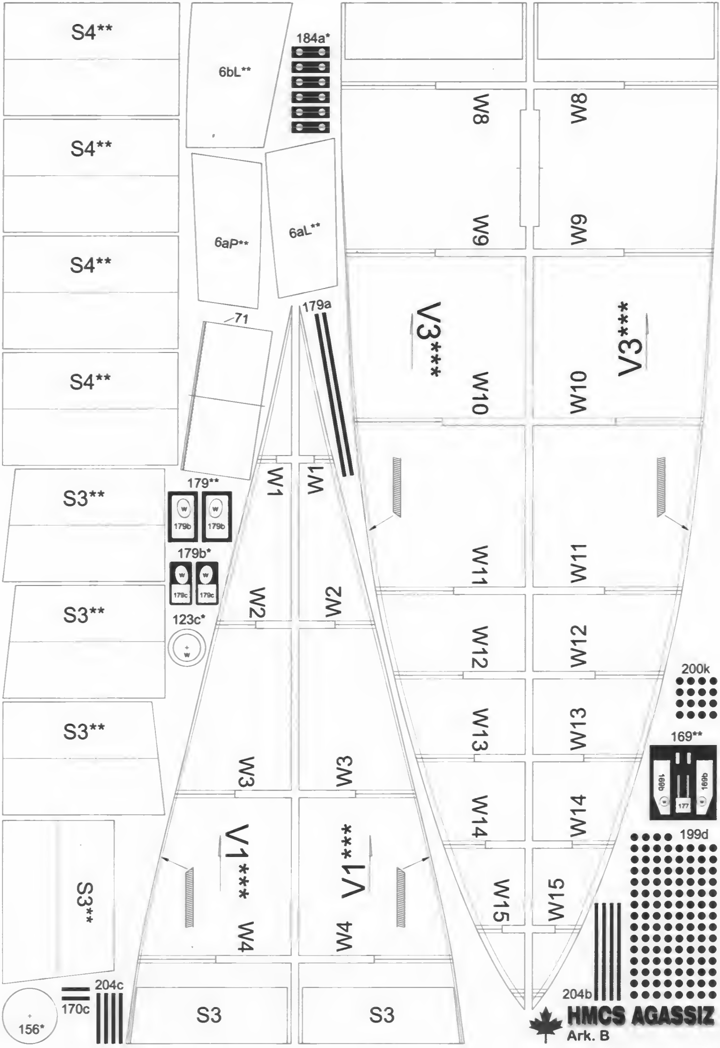
HMCS AGASSIZ
Ark. 11

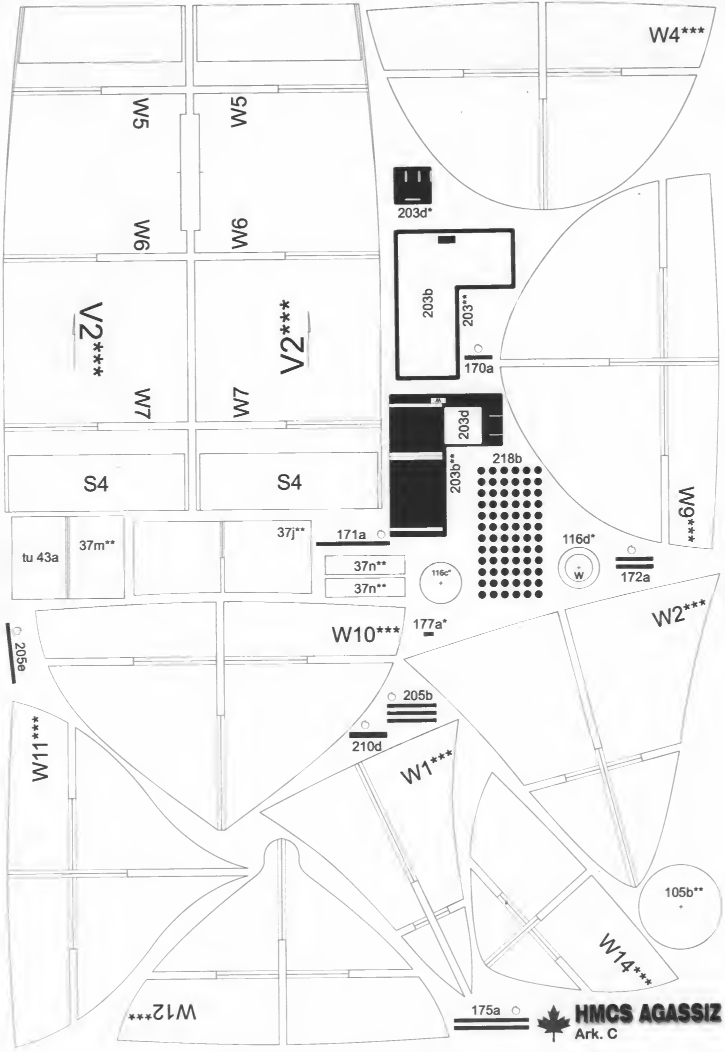


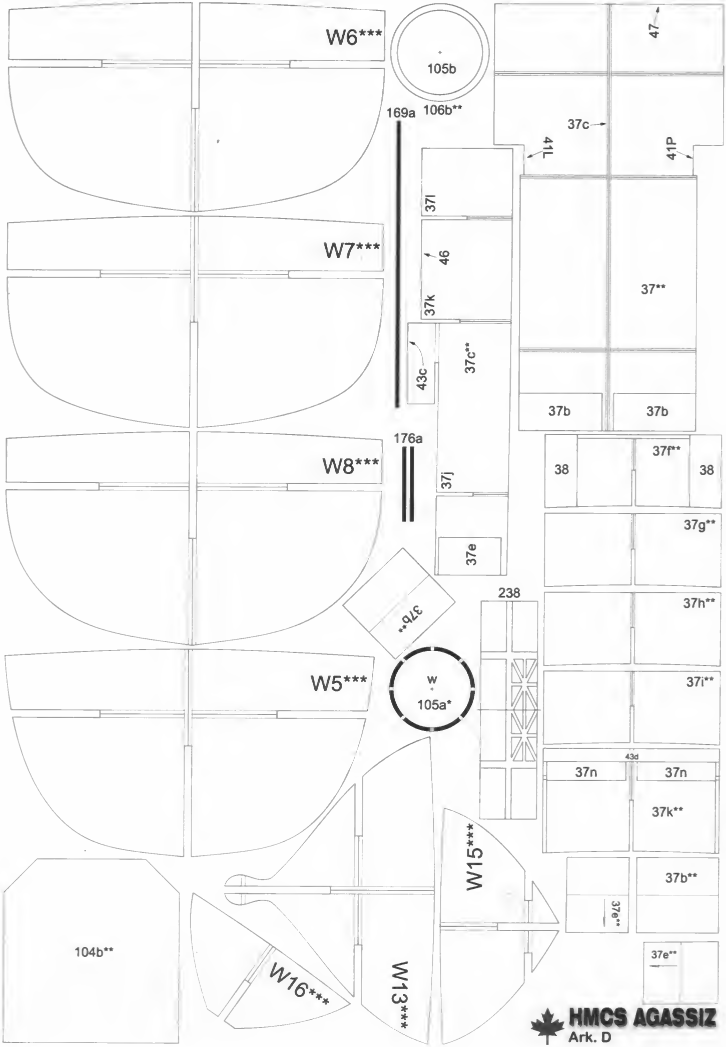
HMCS AGASSIZ
Ark. 12



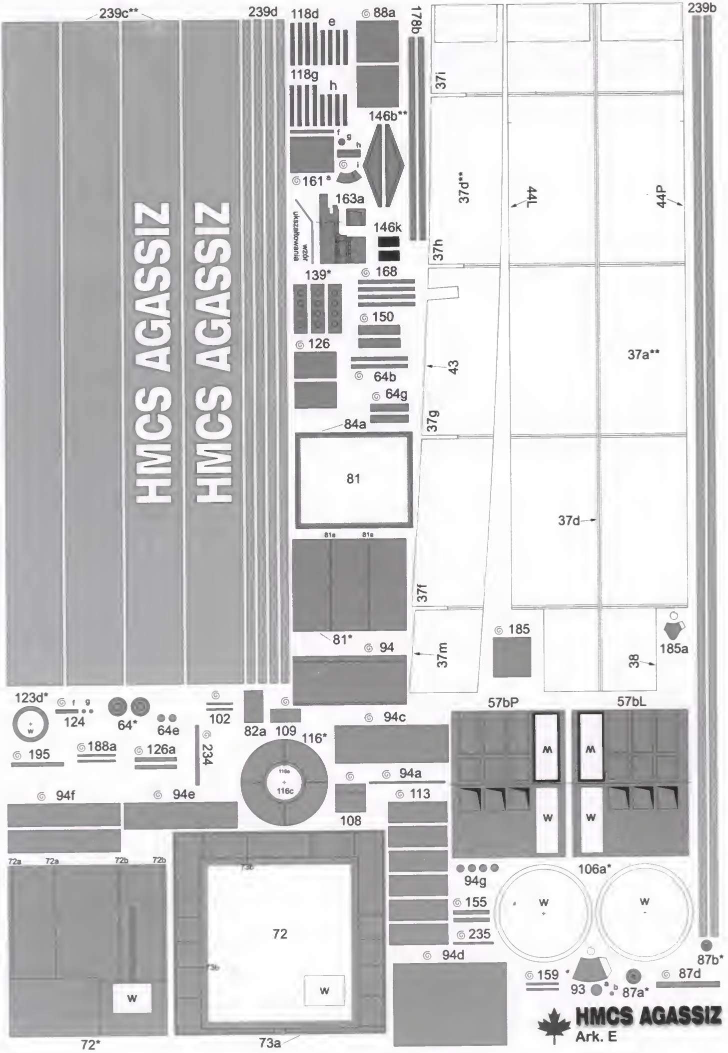
HMCS AGASSIZ
Ark. A


S4**
S4**
S4**
S4**
6bL**
6aP**
6aL**
184a*
71
179a
W8
W8
W9
W9
V3***
V3***
W10
W10
W1
W1
179**
179b
179b
179b*
179c
179c
123c*
W2
W2
W11
W11
W12
W12
W13
W13
W3
W3
200k
169**
169b
169b
177
W14
W14
199d
V1***
V1***
W15
W15
W4
W4
S3**
S3**
S3**
S3**
S3
S3
204c
170c
156*
204b
HMCS AGASSIZ
Ark. B


W4***
W5
W5
W6
W6
V2***
V2***
W7
W7
S4
S4
203d*
203b
203**
170a
203d
203b**
218b
W9***
tu 43a
37m**
37j**
171a
37n**
37n**
116c*
116d*
W
172a
205e
W10***
177a*
W2***
205b
210d
W11***
W1***
105b**
W14***
W12***
175a
HMCS AGASSIZ
Ark. C

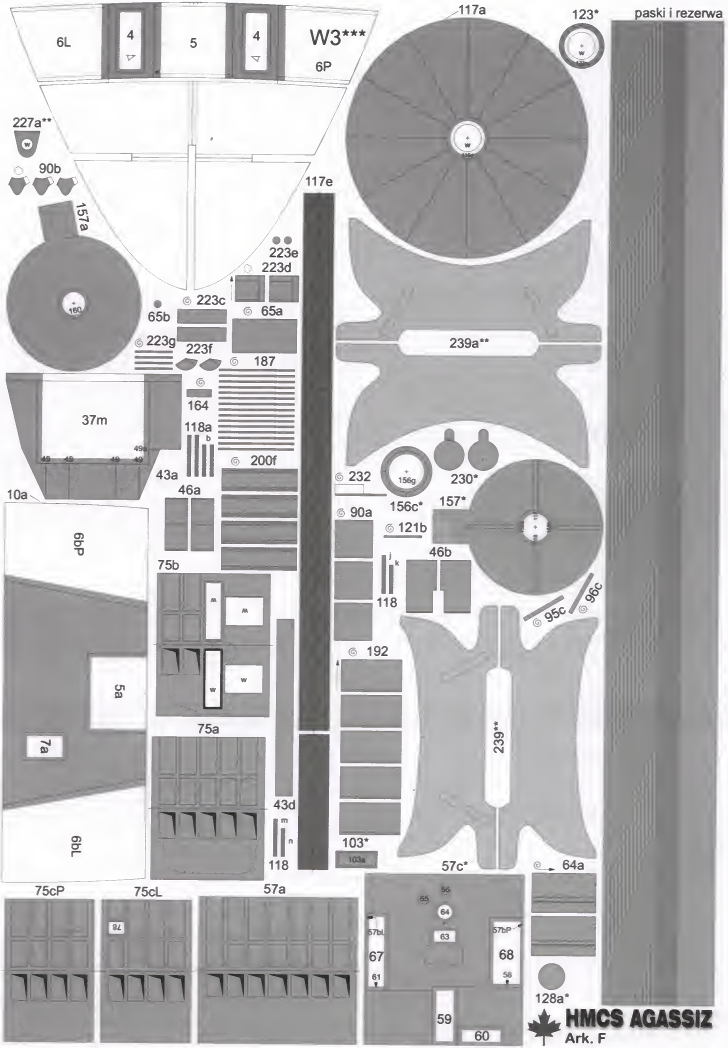


HMCS AGASSIZ
Ark. D

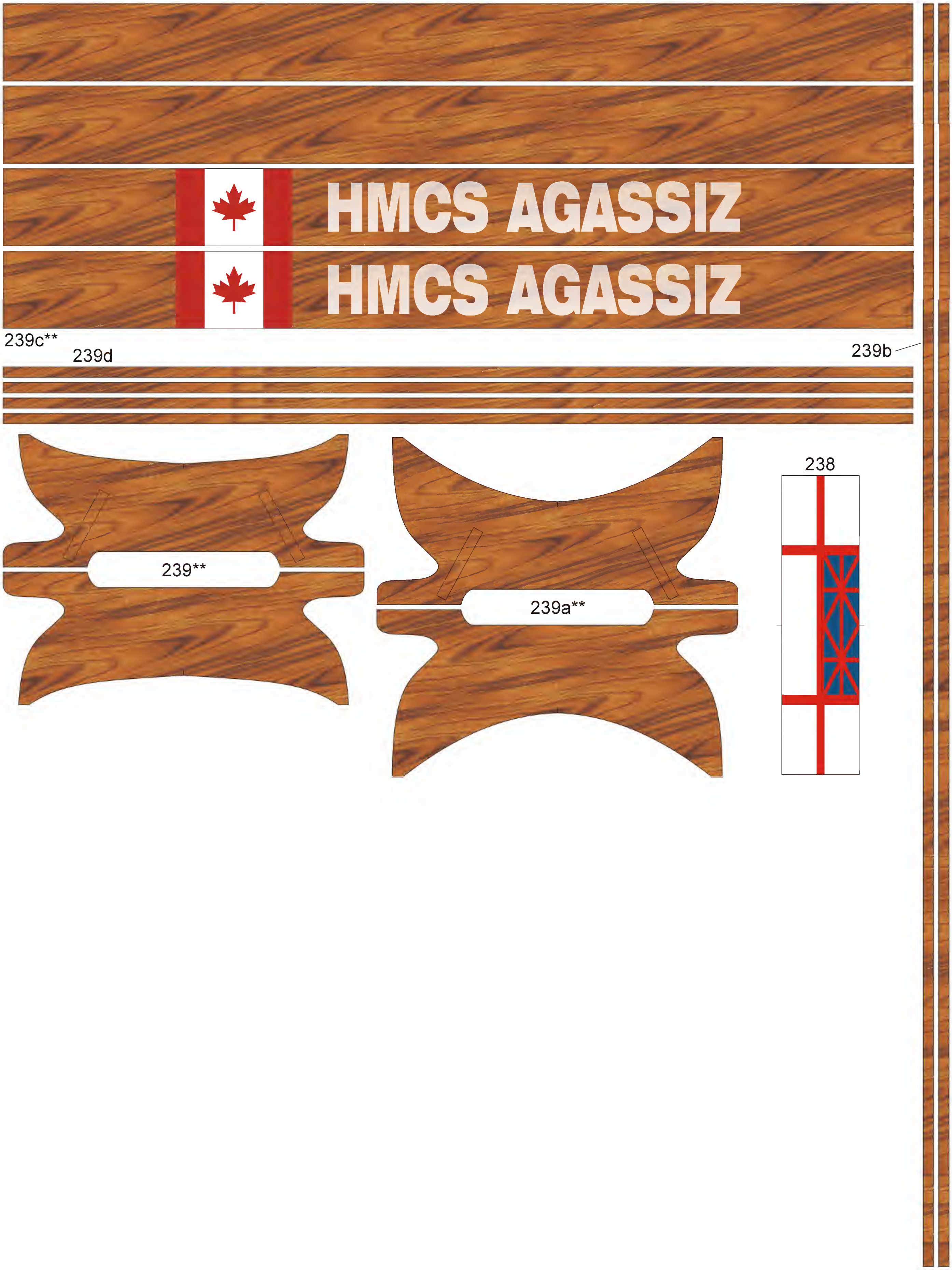


HMCS AGASSIZ

Ark. E



HMCS AGASSIZ
Ark. F


HMCS AGASSIZ
HMCS AGASSIZ
239c**
239d
239b
238
239**
239a**